

# URBA- -NISMO E URBA- NIZAÇÃO EM RIBEIRÃO PRETO

História  
e Desenvolvimento

Rodrigo de Faria  
Ana Luisa Miranda  
Helena Rizzatti (orgs)

Universidade de Brasília  
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo  
Departamento de Teoria e História da Arquitetura e Urbanismo

# **URBANISMO E URBANIZAÇÃO EM RIBEIRÃO PRETO**

História e  
Desenvolvimento

Responsável da obra:

Rodrigo de Faria  
Ana Luisa Miranda  
Helena Rizzatti  
(organizadores)

Brasília - DF



2022

©2022 Universidade de Brasília. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo.



A responsabilidade pelos direitos autorais de textos e imagens dessa obra é dos autores.

[1a edição]

## Elaboração e informações

Universidade de Brasília. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo  
Departamento de Teoria e História da Arquitetura e Urbanismo  
Campus Universitário Darcy Ribeiro, Instituto Central de Ciências -  
ICC Norte - Gleba A. Caixa Postal 04431. CEP: 70842-970.  
Brasília - DF, Brasil

Contato: (61)3107-6630 Site: <http://www.fau.unb.br/> E-mail: [fau-unb@unb.br](mailto:fau-unb@unb.br)

## Equipe Técnica

*Projeto Gráfico, Capa e Editoração:*

Rafael de Oliveira Sampaio

Rafael Goffinet de Almeida

[nodoarquitetura.com](http://nodoarquitetura.com)

*Imagem da Capa:*

Tony Myiasaka

Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca Central da Universidade de Brasília  
Heloiza Faustino dos Santos CRB 1/1913

U72                   Urbanismo e urbanização em Ribeirão Preto [recurso eletrônico] :  
                          história e desenvolvimento / Rodrigo de Faria, Ana Luisa  
                          Miranda, Helena Rizzatti (orgs). – Brasília : Universidade de  
                          Brasília, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2022.  
                          329 p. : il.

Inclui bibliografia.

Modo de acesso: World Wide Web.

ISBN 978-65-87781-04-4 (e-book)

1. Planejamento urbano - Ribeirão Preto. 2. Urbanização. 3.  
Ribeirão Preto - História. I. Faria, Rodrigo de (org.). II. Miranda,  
Ana Luisa (org.). III. Rizzatti, Helena (org.).

CDU 711.4(815.6)

Dedicamos este livro sobre a história urbana e a urbanização de Ribeirão Preto à memória de Francisco Carlos Gimenes, o Chiquinho. Por anos e anos, como professor de história do urbanismo, difundiu e compartilhou com profundo afeto toda a sua experiência de vida nesta cidade. Conhecia como poucos seus cantos e seus antros, sua gente, suas ruas, praças e parques. Conhecia e vivia a experiência da vida urbana nesta cidade com a mais profunda integridade, sem medos, sem preconceitos. O coração desta cidade pulsava em seu coração afetivo por esta mesma cidade. Esta cidade era seu habitat natural, cultural, profissional e estético. Ao Francisco, “vida longa e próspera”!

# URBA- -NISMO E URBA- NIZAÇÃO EM RIBEIRÃO PRETO

História  
e Desenvolvimento

Rodrigo de Faria  
Ana Luisa Miranda  
Helena Rizzatti (orgs)









CINE SÁ

CINE SA

ETP











Foto 1 — Rua General Osório, próximo ao Hotel Modelo e Hotel Brazil. No fundo, Av. Jerônimo Gonçalves e Estação da Cia. Mogiana, durante enchente do Ribeirão Preto, em 1927. Data: 07/03/1927. Autoria: Aristides Motta. (Acervo APHRP).

Foto 2 — Ponte da Rua Pernambuco, construção. Início das obras. Data: setembro/1962. Autoria: Foto Miyasaka. (Acervo APHRP).

Foto 3 — p.23\_Edifício do Banco Comercial do Estado de SP (em construção), Rua Álvares Cabral e esplanada do Teatro Pedro II. Data: 1960. A direita parte do prédio do Banco Francês Italiano (1923), à frente Edifício Diederichsen onde no térreo o Bar e Restaurante Pingüim em 1943. (R19)

Foto 4 — p.24\_Cine São Paulo, fachada na rua São Sebastião e interior do cinema. Data: 1960. O cinema foi inaugurado em 1o de maio de 1937. (R48)

Foto 5 — p.61\_Frigorífico Morandi, na rua Municipal. Data: 1956. Matadouro e Frigorífico Industrial fundado em 1946 por Rômulo Morandi e seus filhos Romano, Enzo e Brasilina. (R91)

Foto 6 — p.98\_Lojas Americanas, interior. Data: 1960. A empresa foi fundada pelos americanos John Lee, Glen Matson, James Marshall e Batson Borger. A primeira loja no Brasil foi inaugurada em 1929, na cidade de Niterói (RJ), com o slogan “Nada além de 2 mil réis”. (R123)

Foto 7 — p.71\_Sociedade Recreativa e centro da cidade - vista aérea. Data: 1960. Em primeiro plano prédios e campo de futebol da Recreativa. A médio plano Praça Camões, Catedral e Praça da Bandeira. À esquerda complexo da Cia. Mogiana. (R553)

Foto 8 — p.58\_Residencial Indaiá na Av. Meira Júnior, vista aérea. Data: 1960. A rua em diagonal é a João Bim e a rua à esquerda é a Tereza Cristina; no fundo o bairro Campos Eliseos. (R001)

## **IMAGENS DE CAPA, EXPOSIÇÃO FOTOGRÁFICA E ABERTURAS DE CAPÍTULOS**

Fotografias de Tony Miyasaka cedidas e editadas a partir do livro:

MIYASAKA, T K M; MYIASAKA, E L (org.). Ribeirão Preto pelo olhar de Tony Miyasaka. São Carlos: UFSCar, 2021. Acessível em: <https://www.sibi.ufscar.br/arquivos/ribeirao-preto-pelo-olhar-de-tony-miyasaka.pdf>



Tony Miyasaka foi um exímio fotógrafo que durante décadas fez registros da cidade Ribeirão Preto e da sua população, trabalhando em diferentes frentes, desde registros de casamentos até reportagem fotográfica e também como professor. Seleccionamos algumas fotografias presentes no livro “Ribeirão Preto pelo olhar de Tony Miyasaka” para homenageá-lo e pela unicidade de tais registros para compreender o urbanismo e a urbanização dessa cidade que acolhe, acolheu e acolherá aos autores e autoras desse conjunto de textos.

# RIBEIRÃO PRETO NOS SÉCULOS XIX E XX: HISTÓRIA, URBANISMO E URBANI- ZAÇÃO

*parte a*

**PREFÁCIO** — Tania  
Registro, *p.18*



**INTRODUÇÃO. PENSAR  
(SOBRE) RIBEIRÃO PRETO:  
UM PROJETO COLETIVO**  
— organizadores, *p.22*

**A EXPANSÃO DE RIBEIRÃO  
PRETO A PARTIR DO NÚCLEO  
COLONIAL ANTÔNIO PRADO  
EM 1887 E O INÍCIO DE UMA  
GEOGRAFIA URBANA** —  
Adriana Capretz Borges da  
Silva Manhas, *p.28*

**A ATUAÇÃO DE ANTONIO  
DIEDERICHSEN NO INÍCIO DO  
PROCESSO DE VERTICALIZAÇÃO  
EM RIBEIRÃO PRETO: EDIFÍCIO  
DIEDERICHSEN (1934-1937) E  
HOTEL UMUARAMA (1947-1951)**  
— Tatiana de Souza  
Gaspar, *p.52*

**URBANISMO E POLÍTICA  
EM RIBEIRÃO PRETO: ENTRE O  
PLANO DIRETOR DE 1945 E AS  
IDEIAS URBANÍSTICAS DE JOSÉ  
DE OLIVEIRA REIS EM 1955** —  
Rodrigo de Faria, *p.88*

# RIBEIRÃO PRETO NO SÉCULO XX: PLANEJA- -MENTO E POLÍTICA URBANA

*parte b*

**A COHAB-RP NA PRODUÇÃO  
DO ESPAÇO URBANO EM  
RIBEIRÃO PRETO (SP) — Danilo  
Brich dos Santos, *p.128***

**A PRODUÇÃO URBANA  
DE RIBEIRÃO PRETO: O CASO  
DO SETOR SUL — Débora  
Prado Zamboni, *p.154***

**O PROCESSO DE  
APROVAÇÃO DO PLANO  
DIRETOR DE 1995 COMO  
MARCO DE ALTERAÇÕES  
SIGNIFICATIVAS NA FORMA  
DE PLANEJAR RIBEIRÃO  
PRETO — Vera Lucia Blat  
Migliorini, *p.190***

# RIBEIRÃO PRETO NO SÉCULO XXI: PLANEJA- -MENTO ESTRATÉGICO, PERIFERI- ZAÇÃO E METRO- POLIZAÇÃO

*parte c*

**PROJETO RIBEIRÃO PRETO  
2001: O LUGARDO ESTADO  
NO PLANO — Carolina  
Margarido Moreira, *p.226***

**URBANIZAÇÃO  
CORPORATIVA DE RIBEIRÃO  
PRETO (1990-2020): PERIFERIA  
URBANA E MOVIMENTOS  
SOCIAIS — Helena  
Rizzatti, *p.270***

**URBANIZAÇÃO E  
METROPOLIZAÇÃO NA REGIÃO  
DE RIBEIRÃO PRETO — Ana  
Luisa Miranda, *p.304***





**RIBEIRÃO  
PRETO NO  
SÉCULO XXI:  
PLANEJA-  
-MENTO  
ESTRATÉGICO,  
PERIFE-  
RIZAÇÃO E  
MÉTRO-  
POLIZAÇÃO**

**PROJETO**  
**RIBEIRÃO PRETO 2001: o**  
**LUGAR DO ESTADO NO PLANO**

Carolina Margarido Moreira

## INTRODUÇÃO

O debate aqui apresentado insere-se no panorama geral de discussão sobre os processos urbanos contemporâneos que perpassam as cidades a partir de um dos aspectos que têm detido a atenção de arquitetos/as e pesquisadores/as: as ações, iniciadas ao fim do século XX, que visam a sua inserção em uma nova fase do capitalismo tardio, a da acumulação flexível do capital, bem como suas implicações na cidade como um todo.<sup>1</sup>

Sede da primeira região metropolitana do estado de São Paulo, fora da macro metrópole paulista, Ribeirão Preto caracteriza-se, por ser gerida, nos âmbitos público e/ou privado, por empreendedores urbanos que, se utilizando da imagem existente de um passado de pujanças econômica e cultural, de ações culturais, em alguns momentos, crescentes, de grandes intervenções urbanas, então a caminho, para oferecer produtos imobiliários valorizados e replicando, ainda que de forma específica, ou

---

<sup>1</sup> Aspectos amplamente discutidos na tese de doutorado da autora, intitulada *Cultura e Urbanização: Ribeirão Preto em duas décadas [1993-2013]*, apresentada ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (USP), São Carlos, 2014.

local, um receituário conhecido e recorrente nas discussões sobre os processos urbanos contemporâneos.

Como se constata, boa parte das discussões que lhes fazem referências tem por base a elaboração do Planejamento Estratégico, termo inicialmente aplicado ao planejamento inserido no âmbito da gestão de empresas privadas e, especialmente durante a década de 1990, derivado para o campo da gestão do território público urbano.

Sem querer, por ora, repassar a vasta literatura a respeito, os ditames desse tipo de planejamento indicavam a necessidade de as cidades se requalificarem em termos urbanos, para se qualificarem e pleitearem a condição de polos econômicos em uma rede global de cidades, que estava passando a gerir, e para alguns já geria, a economia globalizada.

Vainer (2000, p. 76), por exemplo, apresenta o Planejamento Estratégico como introdutor de “uma metodologia coerente e adaptativa face à multiplicidade de sentidos e sinais da nova estrutura de produção e administração”, tido por muitos como único meio eficaz para fazer frente às novas condições impostas pela globalização às cidades e aos poderes locais.

Sabe-se, contudo, que há um hiato entre as discussões arquitetônicas e urbanísticas contemporâneas, que separa os casos brasileiros dos acontecimentos na Europa e nos Estados Unidos da América (EUA). Fora, as cidades passam por intenso processo de renovação urbana e, nesse âmbito, o discurso de cidade global<sup>2</sup> alimentou novas formulações, dentre as quais o Planejamento Estratégico foi a que mais se destacou.

No Brasil, estávamos, à época, envoltos na implementação de Planos Diretores e os efeitos da discussão internacional, que chegou há mais de vinte anos, ainda se fazia sentir, e, a partir de então, tal discurso foi transformado em sinônimo de modernidade, pelas classes dominantes brasileiras. No entanto, a real finalidade desse emprego, assim escamoteado, seria, como bem discute Ferreira (2007), participar de um ajuste necessário em face da crise estrutural da chamada economia-mundo-capitalista, fazendo da cidade global um conceito essencialmente ideológico.

---

<sup>2</sup> Ver Sassen (1991); Castells (1999) e Vainer (2000). Para a discussão sobre o Brasil, ver Ferreira (2007), para quem o termo é uma construção ideológica - hoje praticamente em desuso -, mas primordial para a inserção do receituário do Planejamento Estratégico nas políticas urbanas, a partir desse período citado.

O adjetivo global, segundo Ferreira, baseado nas leituras de Chesnais (1996), surgiu no início dos anos 1980, nas grandes escolas americanas de administração de empresas, e popularizado nas obras e nos artigos dos consultores de estratégia e *marketing* formados nessas escolas: Harvard, Columbia, Standford, etc.

Em pouco tempo, teria invadido o discurso político neoliberal: o termo tinha como destinatários os grandes grupos, para passar a mensagem de que deveria ser usado como “instrumento de comunicação e controle em todo lugar onde se possa gerar lucros, como estratégia internacional, graças à liberalização e à desregulamentação, à telemática e aos satélites de comunicações” (CHESNAIS, 1996, p. 23).

Assim, as primeiras discussões de Planejamento Estratégico, no Brasil, no começo dos anos 1990, repetiam uma cantilena em voga, que era recuperar a década de 1980, tida como uma década desperdiçada, do ponto de vista das mudanças na produção, e de várias desregulamentações que o neoliberalismo, já hegemônico no mundo, ia implementando.

A década de 1980, - na qual teve fim a ditadura militar, no Brasil, que conheceu a consolidação do movimento sindical; uma renovação partidária sem precedentes; e a eclosão de uma série de movimentos populares urbanos; além da elaboração e aprovação da Constituição, para o país, - passava a ser vista como perdida, de um momento para o outro.

Entretanto, quando a discussão estratégica se deu de forma direta, repetindo a fala de um de seus idealizadores, Jordi Borja (BORJA, 1994), de que a cidade global necessitava se mostrar competitiva no cenário econômico para atrair investimentos, já havia uma gama de administradores e gestores públicos; de técnicos-políticos, arquitetos e outros profissionais que lidam com a cidade, seduzidos pelo diagnóstico da globalização e da parceria cidade global/planejamento estratégico.

Para aplicar essa análise a Ribeirão Preto, recorreu-se a um documento de então dificultado acesso, o projeto *Ribeirão Preto 2001 - Ação estratégica para o desenvolvimento*, idealizado pelo governo de Antônio Palocci Filho (RIBEIRÃO PRETO, 1993-1996), a partir do qual passou-se a reconhecer muitas das falas ainda existentes, bem como os atores envolvidos, e a ouvi-los, o que nos guiou a outras documentações e questões importantes.



O acesso ao documento original foi, portanto, a chave para o desenvolvimento do trabalho e fonte indispensável para trilhar todo o entendimento aqui exposto. A partir dele e de seus antecessores, conseguiu-se criar a hipótese de que, naquele momento, além de vital, pela elaboração do primeiro Plano Diretor da cidade, reconstrói a ideologia de Ribeirão Preto como a grande metrópole do interior, bem como a promessa de (re)ocupação de um lugar de destaque no mundo globalizado.

A hipótese formulada, em que se toma a cidade de Ribeirão Preto como caso, é a de que as cidades não metropolitanas reproduzem os discursos de Planejamento Estratégico e de defesa das intervenções de cunho cultural – este último, ainda de forma tímida, porque não essencial, até aquele momento, apesar de as políticas públicas cumprirem, também, um papel estratégico, por vezes instrumentalizado –, como forma de postularem um papel de destaque, no cenário regional e, por vezes, nacional ou internacional.

No caso de Ribeirão Preto, como apontaremos, tal reprodução se deu em grande parte em um período – início dos anos 1990 – em que termos como Planejamento Estratégico tinham forte impacto, informando os tipos de iniciativas, propostas e intervenções, mesmo quando essas não chegaram a se realizar de forma integral, como foi o caso.

Na cidade, verificaram-se, ainda, de forma clara, os fenômenos contemporâneos de extensão e descontinuidade urbanos, não apenas derivados de loteamentos periféricos para a população de baixa renda, mas, sobretudo, de empreendimentos habitacionais e de comércio e serviços de alto padrão, reforçando a divisão e segregação socioespaciais, historicamente presentes na cidade.

Assim sendo, a escolha de Ribeirão Preto deriva também do fato de apresentar, como sede da região metropolitana citada, uma situação de destaque entre as cidades paulistas de porte equivalente, formando, com seus municípios limítrofes, uma aglomeração urbana motivada pela complementaridade e integração socioeconômica e físico-territorial, dando início ao – talvez esperado – processo de conurbação, que ocorre especialmente no sentido do/s vetor/es de crescimento priorizado/s pelo Plano Diretor, a serviço da elite dominante.

Conforme defende Ana Luisa Miranda, em texto aqui publicado, trata-se de um município-sede que apresenta as características e dinâmicas

de um “espaço metropolizado”, cujo território passa a exigir, dada a complexidade então instaurada, um tipo específico de planejamento que possui, como orientador, o Estatuto da MetrÓpole (2015).

## **RIBEIRÃO PRETO 2001: AÇÃO ESTRATÉGICA PARA O DESENVOLVIMENTO**

Uma reportagem de 2012<sup>3</sup> trouxe a notícia de que o alto valor praticado em Ribeirão Preto fazia o investidor preferir comprar em Jardinópolis e Brodowski, duas localidades da atual Região Metropolitana de Ribeirão Preto, com as quais a cidade ainda pode se unificar, gerando uma possível conurbação. Geralmente, contudo, esse processo dá origem à formação de regiões metropolitanas - naquele momento ainda ‘bandeira’ de muitos políticos da cidade e promessa do então governador Geraldo Alckmin (Partido da Social-Democracia Brasileira - PSDB), reeleito em 2014 -, e a de Ribeirão Preto foi consolidada em 2016.

A reportagem colocou, ainda, que alguns ribeirão-pretanos estariam se mudando para as cidades vizinhas, devido ao alto valor imobiliário: à época, o preço do metro quadrado, segundo divulgado, chegaria a R\$ 5 mil na zona sul, enquanto, nas cidades da região o valor médio de área construída nos bairros mais procurados por moradores de Ribeirão seria de cerca de R\$ 2,8 mil. Além disso, cita-se a “perda de características de cidades tipicamente interioranas, como a segurança”, como um dos fatores apontados pelas pessoas para justificar a mudança de Ribeirão Preto para cidades como Jardinópolis, Brodowski e Cravinhos.

Tais fatos mostram, ao mesmo tempo, o processo de ‘gentrificação generalizada’ da cidade, com aumento significativo do valor da terra, dos imóveis e, conseqüentemente, dos aluguéis e demais serviços, gerando a expulsão de alguns setores da população, e, por outro lado, como afirma Harvey (2005, p. 174) a respeito da “divisão espacial do consumo”,<sup>4</sup> um ‘estilo consumista de urbanização’, focado na capacidade de consumo ainda existente, apesar de reduzida pela primeira consequência citada.

---

3 FOLHA DE S. PAULO. Ribeirão Preto. Custo eleva venda de imóveis na região. 8 jul. 2012. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/ribeirao/53287-custo-eleva-venda-de-imoveis-na-regiao.shtml>. Acesso em: 7 nov. 2013.

4 Tida pelo geógrafo como uma das quatro opções relativas ao empreendedorismo urbano, como estratégia alternativa para a governança urbana.





a ter direitos de urbanização sobre um dos maiores bancos de terras [*Land banks*], da cidade e região, e passou a liderar ou participar de vários outros empreendimentos de grande porte em pontos valorizados da zona sul de Ribeirão.<sup>5</sup>

A necessidade de criar, com a Região Administrativa de Ribeirão Preto, a Região Metropolitana, que tem a cidade como sede, tornou-se, assim, preponderante as demais necessidades da cidade: a possibilidade de conurbação mostrou-se estratégica para alcançar essa condição de disputa na fase capitalista de acumulação flexível, por meio da qual, como bem indica Harvey (2005, p. 177), cria-se a

impressão de que a cidade do futuro será uma cidade apenas de atividades de controle e comando, uma cidade informacional, uma cidade pós-industrial, em que a exportação de serviços [financeiros, informacionais, produção de conhecimento] se torna a base econômica para a sobrevivência urbana.

Nisso comparece, obviamente, o projeto *Ribeirão Preto 2001 - Ação estratégica para o desenvolvimento*, nunca implantado de acordo com o plano inicial, mas nitidamente enraizado e jamais esquecido, visto que, inclusive, os hoje atuantes empreendedores urbanos estiveram envolvidos desde a sua concepção: desta forma, pode-se dizer que a matriz ideológica do projeto se configurou como um plano virtual que funciona, ainda, como base para a permissividade urbanística que se observa.

Da ideia original, restam apenas, como se verá, as parcerias público-privadas e os projetos de fragmentos urbanos, além da imagem de um passado triunfante e quase nenhuma grande utopia para o futuro, além da conquista do papel de sede de uma Região Metropolitana, *shoppings* cada vez maiores em tamanho, mas, sobretudo, em número e uma vastidão de empreendimentos imobiliários, licenciando o capital imobiliário a agir com extrema desenvoltura, que se coloca como indutor às cidades vizinhas, em busca de uma possível conurbação. Trataremos, agora, dos aspectos iniciais do processo que resulta no pouco que acabamos de apresentar.



232-233

---

<sup>5</sup> Fonte: VILA DO IPÊ EMPREENDIMENTOS. Disponível em: <http://www.viladoipe.com.br/historia>. Acesso em: 12 nov. 2014.

## RIBEIRÃO PRETO 2001: UNIDADES DE OCUPAÇÃO PLANEJADAS

O Plano Diretor de 1995 indicaria, como afirma o projeto *Ribeirão Preto 2001* (1996) dentro de uma de suas quatro principais ordens de intervenções, no caso, da Política de Investimentos Socioculturais, que a cidade deveria ser composta por um conjunto de Unidades de Ocupação Planejada (UOPs), organizadas e distribuídas no território segundo a localização e o desenvolvimento de subcentros de bairro, apresentadas no documento que ilustra o plano especificamente para a então ainda existente Fazenda Nova Aliança<sup>6</sup>, na zona sul, segundo ilustra a Figura 2, retirada do projeto citado. Para este, teoricamente, não importaria o tamanho da cidade, e sim o salto qualitativo garantido pela “reorganização de toda a estrutura física da cidade no sentido de garantir uma habitação socialmente justa” (RIBEIRÃO PRETO, 1996).

As UOPs seriam, ainda, como já determinado no Plano Diretor de 1995 e adaptado para o projeto *Ribeirão Preto 2001*, porções de áreas infra urbanas, autossustentáveis, em relação às necessidades básicas do cidadão, caracterizadas pelo uso misto e pela densidade de ocupação diferenciados. Cada UOP existente seria dotada, portanto, “com tipologias variadas de habitação [horizontais e verticalizadas], atividades comerciais e de serviços relativos às necessidades cotidianas da população”. Abrigariam, ainda, as pequenas indústrias compatíveis com o uso residencial, “oferecendo assim maiores oportunidades de emprego, áreas de lazer, bem como equipamentos sociais ligados à saúde e à educação” (RIBEIRÃO PRETO, 1996).

Observa-se, contudo, nas ilustrações que compõem o projeto *Ribeirão Preto 2001*, que as UOPs estariam representadas em croquis, e não explicitamente no texto do projeto, apenas para a zona sul da cidade e utilizando, para isso, espaços resultantes da incorporação e do desmembramento de antigas áreas de produção rural, como as fazendas remanescentes do período cafeeiro e, portanto, para além do anel viário contorno sul, em Zona de Urbanização Controlada (ZUC), definida pelo Plano Diretor<sup>7</sup>.

6 Posteriormente, foram aprovados diversos condomínios, entre eles, os Alphaville 1, 2 e 3.

7 “[...] áreas dotadas de condições geomorfológicas adequadas, mas com infraestrutura urbana insuficiente, incluindo as faixas externas ao Anel Viário Contorno Sul e Anel Viário Contorno

Os Conjuntos Habitacionais já existentes e a serem construídos pelas Companhia Habitacional Regional (Cohab) e Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano (CDHU), foram indicados, no mesmo documento, para as demais áreas, especialmente a norte, onde muitos já haviam sido implantados<sup>8</sup>: o explícito objetivo seria mantê-los próximos a um dos equipamentos estratégicos que o projeto propõe, que é o Terminal Intermodal, previsto pelo Plano Diretor.

O Terminal deveria situar-se na zona norte ou nordeste, próximo aoanel viário, Via Anhanguera, à Estação Ferroviária e ao Aeroporto, com fácil acesso ao também novo polo industrial e integrando diferentes modos de transporte: rodoviário, ferroviário, aéreo e fluvial por conexão ferroviária com o Terminal de Pederneiras, situado na Hidrovia Tietê-Paraná, que deveria ser, segundo o plano, um dos modos de transporte mais competitivos de acesso aos países do então ativo Mercado Comum do Sul (Mercosul), através das bacias dos Rios Paraguay, Uruguay e Prata.

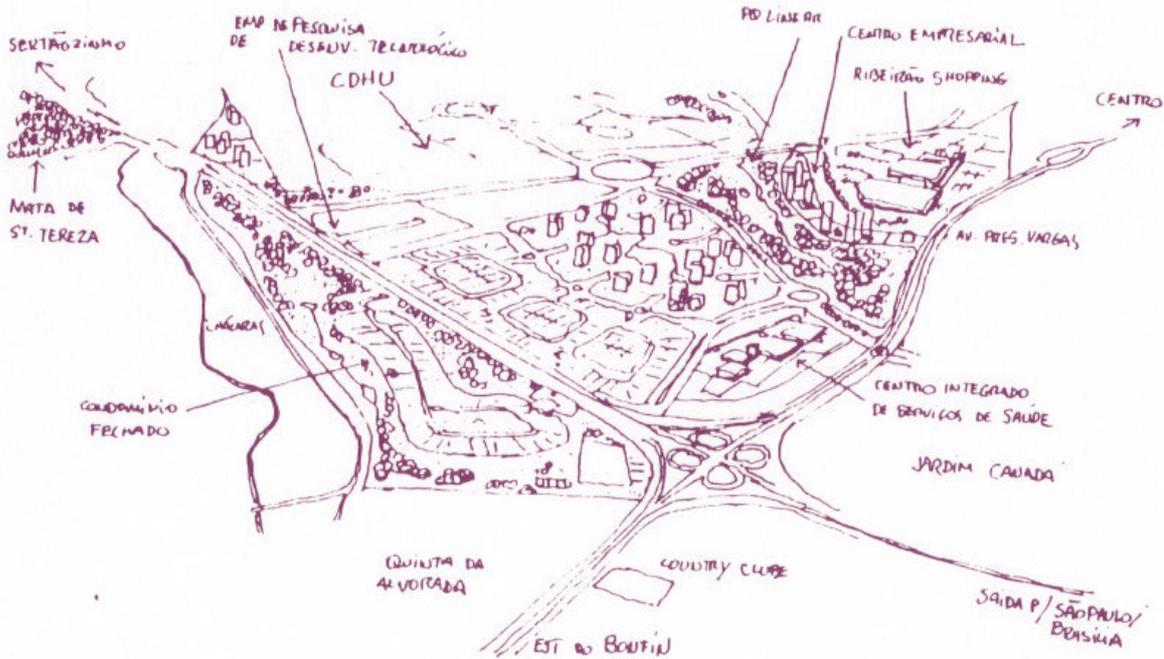
Ainda segundo observado no projeto *Ribeirão Preto 2001*, bem como no Plano Diretor Municipal de 1995, as UOPs deveriam estar distribuídas na malha urbana, de forma a configurar um raio de abrangência de aproximadamente 500 metros. Dessa forma, os cidadãos poderiam “sair de casa e atingir suas atividades complementares a pé”, configurando uma busca já anunciada de diminuir a necessidade de viagens na cidade, aliás, dessa forma, ‘libertando’ tais ‘unidades’ da necessidade ‘da cidade’ propriamente dita, “desafogando o sistema de circulação e de transporte”. A organização dessas unidades estaria embasada, assim, “na criação ou no reforço da estrutura física da comunidade local” (RIBEIRÃO PRETO, 1996) ação que, como se observa nas imagens das Imagens 2, 3 e 4, desde então, ganhou novos contornos, regidos pelos interesses do mercado imobiliário de Ribeirão Preto e reforçando o ainda vigente caráter rodoviarista da expansão urbana, para o qual todos os planos contribuíram, e o de 2001 tenciona de forma inusitada.

Abaixo, Imagem 02, esquema de área que seria ocupada pelas UOPs: trata-se de proposta de ocupação de alguns subsetores da

—  
Norte, onde são permitidas densidades demográficas baixas e médias. (PREFEITURA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO. Lei complementar 2.157, de 8 de janeiro de 2007. Disponível em: <http://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/leis/pesquisa/ver.php?id=21377>. Acesso em: nov.2014).

8 Ver texto de Danilo Brich dos Santos, na Parte B desta publicação.





UOP UNIDADE DE OCUPAÇÃO PLANEJADA  
 PROPOSTA P/ FAZENDA NOVA ALAÇA A: BOALQ.

zona sul. Basicamente, de acordo com a imagem, subsetor 05 - interno ao anel viário - e subsetor 10 - externo ao Anel Viário -, definidos pelo zoneamento urbano do Plano Diretor do município, aprovado em 1995. A imagem mostra, inclusive, áreas internas e externas ao contorno sul do anel viário, Rodovia Prefeito Antônio Duarte Nogueira, que delimita a zona urbana da cidade, nesse momento, e, portanto, duas áreas com prioridades de urbanização bem distintas. Dessa forma, a ocupação planejada por condomínio fechado - até 2012, ilegal, pela legislação vigente, como se verifica na Imagem 02, estaria prevista em área de urbanização controlada. Ao lado, a Mata Santa Tereza, inserida em Zona de Amortecimento da Reserva Ecológica de Ribeirão Preto [ZMT-Mata de Santa Tereza], segundo o mesmo Plano Diretor Municipal (1995).

Outra determinação seguida, inclusive pelo empreendimento Vila do Golfe (Imagens 3 e 4) e que se tornou modelo do assim denominado novo urbanismo, amplamente propagandeado a partir de 1990 e modelo embasado na legislação existente, para todos os novos empreendimentos, foi a de que as áreas comerciais e de serviços deveriam localizar-se,



de preferência, ao longo dos limites das UOPs, portanto, próximas do sistema viário principal.

Tal colocação visaria à constituição de subcentros de bairro, local de concentração de atividades comerciais e de serviços, que não fariam parte das necessidades diárias, mas poderiam atender a uma população maior, pois estariam situados a uma distância média de mil metros das áreas habitacionais, portanto, acessíveis por transportes coletivo e individual. O último, logicamente, mais estimulado. Essa estrutura urbana descentralizada, almejada desde o início do projeto, é tida como “uma evolução natural da cidade existente hoje, mas com o poder de organizar e nortear o futuro desenvolvimento, que se baseia em dois conceitos básicos: eficiência e apropriação democrática do espaço” [RIBEIRÃO PRETO, 1993-1996]

Ocorre, contudo, que a possível eficiência do modelo das UOPs acabaria por privilegiar apenas uma área da cidade, a zona sul, além do que inexistente uma apropriação democrática do espaço, quando os interesses do mercado imobiliário prevalecem seguindo a lógica especulativa da venda de terras. Neste caso, terra rural, que se transforma em terra urbana. Em 2012, por exemplo, a região de Ribeirão Preto teve, conforme anunciado pelo Instituto de Economia Agrícola (IEA), o valor médio do hectare de terra nua mais caro do Estado de São Paulo, pois subiu 6,2%, em relação a 2011.

Soma-se, a essa valorização, que seria, segundo divulgado, decorrente da topografia, proximidade de rodovias, cidades e usinas, qualidade do solo e benfeitorias instaladas, o fato de que áreas mistas, em que a zona urbana já se mistura com o campo, como podem ser considerados muitos setores da zona sul, entre outros, são ainda mais caras, pois já obedecem à lógica das construções urbanas, que levam em conta critérios de localização e metragem como os mais importantes.<sup>9</sup>

Percebe-se, aqui, o claro processo de construção de uma mercadoria-cidade, que tem, segundo Vainer (2000, p. 83), um público consumidor definido, específico e qualificado. A cidade passa a não ser “apenas

---

<sup>9</sup> Fonte: INSTITUTO DE ECONOMIA AGRÍCOLA. Ribeirão Preto tem o hectare de terra mais caro do Estado. Disponível em: [http://correio.rac.com.br/\\_conteudo/2013/02/ig\\_paulista/28362-ribeirao-preto-tem-o-hectare-de-terra-mais-car-do-estado.html](http://correio.rac.com.br/_conteudo/2013/02/ig_paulista/28362-ribeirao-preto-tem-o-hectare-de-terra-mais-car-do-estado.html). Acesso em: 26 ago. 2014. Dados sobre ‘valor de terra nua’ disponíveis em: [http://ciagri.iea.sp.gov.br/nia1/precors.aspx?cod\\_tipo=1&cod\\_sis=8](http://ciagri.iea.sp.gov.br/nia1/precors.aspx?cod_tipo=1&cod_sis=8). Acesso em: 15/01/2015

uma mercadoria, mas também e, sobretudo, uma mercadoria de luxo, destinada a um grupo de elite de potenciais compradores: capital internacional, visitantes e usuários solváveis”.

Como resultado, os antigos e futuros planos utópicos são banidos: a cidade-empresa é obrigada a ser realista, competitiva, ágil, flexível e, por isso, deve estar cada vez mais livre de controles políticos, que assumiriam como função apenas legitimar e manter o contato, ou a comunicação, entre as soluções empresariais e o público. Configura-se, então, a concreta proposta de despolitização da cidade, visto que o espaço da cidade é pensado, nesse caso, apenas em termos de gestão, e não mais como construção e exercício da democracia local.

O que se vê, aliás, desde então, em Ribeirão Preto, é o desenvolvimento da negação da cidade citada por Vainer, cidade essa apenas existente a partir da relação, seja de harmonia e/ou conflito, entre domínios públicos e privados, existente, no caso de Ribeirão Preto, apenas na área urbana ‘inicial’, ou seja, naquela que se desenvolveu no interior do anel viário. Para além desse, faz-se crer que seja o atual sentido de crescimento físico da cidade, pois acredita-se construir uma nova urbanidade, baseada em um novo urbanismo; este, por sua vez, seguindo, ou baseando-se, no conceito de *edge cities*, citado no projeto *Ribeirão 2001*.

Tal conceito advém do uso da cidade de Atlanta/EUA como referência única do que se poderia empreender em Ribeirão Preto, em termos de planejamento urbano e parcerias público-privadas, além de se tornar modelo de crescimento econômico e espacial para o projeto *Ribeirão Preto 2001*. O livro *Edge City - Life on the New Frontier*,<sup>10</sup> de Joel Garreau, é apontado como referência no projeto e, nele, Garreau explica a denominação: cidades/*cities*, porque elas contêm todas as funções de uma cidade, e borda/*edge* porque são um “mundo vigoroso de pioneiros e imigrantes”, vivendo longe dos centros das cidades, em pequenas vilas ou terras agrícolas, trinta anos antes.

Assim também se teria idealizado, no projeto *Ribeirão Preto 2001*, a saída dos locais de trabalho das áreas centrais para novos centros, ou *subcentros*, localizados no contorno da cidade e ligadas a essa basicamente pelo anel viário. Tais unidades seriam planejadas, dimensionadas, projetadas e implantadas de acordo com as necessidades contemporâneas, bem como, prega o conceito de novo urbanismo e



---

<sup>10</sup> GARREAU, Joel. *Edge city-life on the new frontier*. New York: Anchor Books, 1992.



Imagem 5. Imagem de divulgação do empreendimento Jardim Olhos d'Água e o vazio que aguarda a esperada conurbação.

Fonte: Disponível em: [http://www.bairroolhosdagua.com.br/index.php#prettyPhoto\[\]/0/](http://www.bairroolhosdagua.com.br/index.php#prettyPhoto[]/0/). Acesso em: nov. 2014.

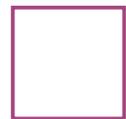
de cidade planejada dos condomínios urbanísticos que proliferam no contorno da cidade de Ribeirão Preto.

Tais locais teriam, ainda, a característica/vantagem, como Garreau (1992) descreve, de terem como entorno uma vegetação natural preservada, afinal, tratam-se de zonas de proteção, um dos itens do produto a ser vendido e o que proporcionaria, ainda, uma qualidade de vida praticamente impossível de existir na atual área urbana. Seria, segundo está descrito no projeto *Ribeirão Preto 2001*, “a cidade na floresta”.

Silvio Contart<sup>11</sup>, arquiteto e urbanista idealizador de boa parte dos empreendimentos implantados na zona sul, e que, posteriormente, passa a ser um dos empreendedores urbanos que lucra com o produto

---

11 Entrevista cedida ao programa Show do Imóvel em 26 jul. 2008. Disponível em: <http://www.youtube.com/watch?v=A4ai-4InJwU>. Acesso em: 17 out. 2020.



240-241

que desenvolve ativamente, coloca que os projetos por ele elaborados seguem o “grande plano viário desenvolvido pela prefeitura desde 1960, que vem sendo expandido conforme a cidade vai crescendo”, ou seja, seguindo ainda a lógica rodoviarista vigente desde então, mas também criando identidade urbana própria para determinadas áreas, como parte de uma estratégia focada em aumentar o preço da terra da região.

Trata-se de empreendedorismo urbano que alia desde empresários interessados na alta lucratividade decorrente da criação de novos e valorizados espaços urbanos, a interesses políticos diversos, ambos focados no aumento da lucratividade ora da empresa, seja incorporadora e/ou construtora, ora da cidade-empresa, que supostamente, sem qualquer tipo de ônus, aumentaria a arrecadação de tributos, entre outros. Assim, com esses projetos, foram desenvolvidas estratégias, e Silvio Contart é um dos importantes idealizadores, para aumentar o preço da terra, como a criação de parques, áreas verdes, bulevares, centros de serviços especializados, entre outros.



Imagem 6. Imagem de divulgação do empreendimento residencial Vila do Golfe. Fonte: Vila do Ipê Empreendimentos. Disponível em: <http://www.viladoipe.com.br/home>. Acesso em: nov.2014.

Pioneiro nesses quesitos, o empreendimento Avenida João Fiusa, como espaço intraurbano planejado por Silvio Contart e financiado pelos demais empreendedores urbanos atuantes na cidade, é o nome de um dos produtos imobiliários implantados no setor sul e fundamental para o entendimento dos que serão lançados a partir de então, e que estariam seguindo, conforme citado, o plano viário e a diretriz de continuidade da avenida citada, que ainda cruzaria, em uma segunda etapa, o anel viário; atravessaria a área da antiga Fazenda Olhos d'Água, antes rica na produção de café e hoje também transformada em empreendimento imobiliário pela família proprietária que, como muitas outras, funda empresa própria para urbanizar, 'mercadificar' a área, nesse caso, a Urbanizadora Buganville<sup>12</sup>, e chegaria a Bonfim Paulista, onde já existiria

---

<sup>12</sup> A urbanizadora Buganville foi fundada em 2012 pela família Cardoso de Almeida. O site do empreendimento disponibiliza fotos antigas da família, claramente tentando associar ao empreendimento "uma história de tradição, sofisticação e inovação". Disponível em: <http://www.bairroolhosdagua.com.br/>



242-243

uma avenida 'esperando' para 'emendar' com a que estaria vindo de Ribeirão Preto (Imagem 5).

Tal processo, que Debora Zamboni descortina em texto aqui também publicado, ilustra bem o papel dos empreendedores urbanos que, aliados ao Estado, direcionam a expansão urbana e tudo o que tal processo implica não apenas para parte específica do território, mas para a cidade como um todo, além dos municípios limítrofes. Além disso, sabe-se que os empreendedores urbanos terão sempre, ainda, um importante desafio: a difícil elaboração de inúmeros modelos com características próprias e únicas, além de inovadoras, para serem vendidos como produtos privilegiados, se é que será possível criar tantos.

Por sua vez, com a intenção de citar referências e modelos de desenvolvimento urbano, mais uma vez norte-americanos, Contart coloca



Imagem 7. Imagem de Celebration, nos EUA. Fonte: Vila do Ipê Empreendimentos. Disponível em: <http://feriasefilhos.wordpress.com/2012/06/25/celebration-flum-passeio-charmoso/> CELEBRATION. Acesso em: nov.2014.

que as cidades estadunidenses estariam seguindo, para subcentralidades criadas em seus territórios, os exemplos das cidades europeias, mais compactas, no sentido de pequenas centralidades, e mais eficientes, além de estarem se tornando, portanto, cada vez mais parecidas com as cidades antigas, bem como faz a Celebration<sup>13</sup>, (Imagem 7) citada por um dos empreendedores, para comparar com a Vila do Golfe e cuja arquitetura teria sido desenvolvida por profissionais de renome internacional e “lembra o final do século XIX que, conforme pesquisa da própria empresa *Disney*, foi indicada pelo norte-americano como a que melhor traduzia o espírito desse país” (SILVA, 2000, s/p).

---

<sup>13</sup> Segundo publicado em artigo de Silva (2000), Celebration é uma pequena cidade a nordeste de Orlando/ Flórida/EUA, mais precisamente, no Condado de Osceola, com aproximadamente 4.900 acres e possibilidade de abrigar oito mil residências. O fato incomum é que foi idealizada e construída pela The Celebration Company, uma subsidiária da The Walt Disney Company, para ser uma cidade real e não apenas mais um parque temático ou atração turística.

ation, Florida... You've got to see this place!



244-245

Uma das confluências existentes entre o empreendimento Celebration e o Vila do Golfe seria que o alto valor do metro quadrado impossibilitava o acesso a uma residência pelas classes menos favorecidas, além do fato de que novas mensagens estavam sendo produzidas e consumidas pela forma e pelo fazer urbanos. Quanto ao apelo por características do século passado, seja lá o que signifique, o empreendimento também intensifica o presente acrescido do passado e mostra-se como *show*, como visual de consumo e veneração. Nesse sentido, a paisagem mostra-se tão integrada quanto integradora.

O Ipê Golf Club existente no empreendimento Vila do Golfe serviria, então, como um símbolo de fazer parte da comunidade, com o objetivo de configurar alguma identidade aos moradores e ao lugar assim criado, *marketing* urbano tão em voga na atual fase da sociedade capitalista, quando a qualidade de vida, especialmente relacionada ao local onde são adquiridas as propriedades, é o bem mais valorizado (Imagem 6).



Polo Industrial; Terminal Intermodal de Cargas; Implantação de Consórcio de Municípios; e Centro Municipal de Convenções.

Tais equipamentos seriam implantados, segundo consta, em áreas próximas a rodovias importantes, conectando Ribeirão Preto aos mercados nacional e internacional por meio, não apenas dessas, mas do Terminal Intermodal de Cargas, que integraria os transportes rodoviário, ferroviário, aéreo e fluvial, além das facilidades declaradas para o assentamento de indústrias e da já existente concentração de mão de obra qualificada, devido aos Conjuntos Habitacionais próximos às áreas propositalmente determinadas para tal, criando, necessariamente, portanto, uma espécie de ilha de produção localizada, especialmente, na região leste/noroeste da cidade.

O intenso uso do anel viário como determinante na localização desses equipamentos estratégicos, deixa ainda mais clara a referência utilizada como modelo dessa nova fase de gestão da cidade, visto que, também em Ribeirão Preto, os novos subcentros ocorreriam preferencialmente ao longo do anel viário, pela grande acessibilidade que propicia. Ao defender essa ideia que permite, enfim, o controle do tempo e espaço em favor do mercado, princípio da acumulação flexível colocada por Harvey e que desemboca nos princípios do próprio planejamento estratégico, o projeto *Ribeirão Preto 2001* aponta que

essa descentralização visa evitar o colapso da infraestrutura já saturada da área central em função do excessivo adensamento/verticalização, enquanto propicia um melhor equilíbrio entre áreas construídas e áreas verdes. Evita, ainda, as deseconomias decorrentes da aglomeração intensiva [o tempo perdido no trânsito lento, o alto consumo de combustível, o aumento da poluição, o stress etc.].

O território urbano, então, se configuraria nesse discurso por uma descontinuidade conectada, determinada pela exacerbação da política rodoviarista de transportes, já naturalizada, porém com acessibilidade facilitada a uma parcela específica da população. Nesse caso, além do escoamento de produtos, do acesso dos trabalhadores ao local de trabalho, e quase nada mais, visto que, ainda segundo o projeto aqui exposto, os principais equipamentos culturais, por exemplo, estariam concentrados na área central da cidade, especificamente na Área Especial do Quadrilátero Central (AQC), determinada pelo Plano Diretor de 1995.



A tendência apresentada seria, enfim, a setorização em todos os espaços urbanos propostos e/ou existentes, que evidenciaria eixos claros pela homogeneização de tipos, gostos, pessoas, culturas, etc., eliminando, dessa forma, os conflitos humanos, considerados aqui como extremamente necessários de existirem e serem levados às discussões e elaborações de políticas públicas para que se façam realmente adequadas à realidade existente.

Como dito, o projeto *Ribeirão Preto 2001*, idealizado na primeira gestão de Antônio Palocci Filho (1993-1996) congrega discursivamente em si o pensamento de gestão da cidade embasada em subcentralidades e setorizações, atrelando-o ao Planejamento Estratégico. Consideramos que há linhas ambíguas no Plano: por um lado, fala-se da ampliação de serviços sociais e, por outro, visivelmente postula-se a ideia, ainda que não em seu auge, como hoje, da “cidade-imagem, a ser refeita, reembalada e relançada” (ARANTES, 2012, p. 7), a *Ribeirão Preto de 2001*, cidade que abarca o desenvolvimento urbano e o tecnológico, que acolhe empresas, fluxos; constrói novas centralidades; resgata a imagem perdida de um passado glorioso de referência e importância nacional e, agora, busca-se, internacional.<sup>14</sup>

Trata-se, com certeza, de uma das primeiras, e das mais contundentes, incursões de megaoperações de *image-making*, do passado, presente e futuro, através das invocações de conceitos como “vocalização”, “pertencimento”, “referencial moderno”, inserida no caminho, hoje ainda em construção, do *marketing* urbano estratégico, embasada na experiência norte-americana de Atlanta.<sup>15</sup>

Aliás, como mostra o projeto *Ribeirão Preto 2001*, a própria escolha de Atlanta, *The New American City*, como exemplo a ser seguido, assim como a leitura que se apresenta de seus feitos e características, já se trata de uma operação clara e direta deste *image-making*. Colocam-se, em primeiro lugar, as proximidades comparativas na localização de ambas em

---

14 Já existente anteriormente, afinal Ribeirão Preto foi o <berço> do Rei do Café e, dizem, ponto de referência na rota mundial da cultura, com o Teatro Carlos Gomes, financiado pelo próprio Francisco Schmidt, “rei do café”, e o Theatro Pedro II coexistindo, de 1930, ano de construção do Theatro Pedro II, a 1946, ano de demolição do Teatro Carlos Gomes, na mesma Praça XV de Novembro.

15 A referência à cidade de Atlanta encontra-se no documento analisado, o próprio projeto Ribeirão Preto 2001 – Ações estratégicas para o desenvolvimento (RIBEIRÃO PRETO, 1993-1996).

relação às metrópoles do país em que estão inseridas. O *benchmarking*, palavra inglesa utilizada para resumir a ação de “identificar”, na verdade, eleger para fins específicos, experiências bem-sucedidas como modelo ou referência para um plano de ação estratégica, é visto como tendência, do final de século, e os modelos de gestão e práticas administrativas, como temas frequentes no processo de globalização da economia.

Como se constata na parte final do documento, as propostas existentes no *Ribeirão Preto 2001* pretendem, explicitamente, alcançar o que Atlanta alcançou e que, naquele momento, parecia aos proponentes como algo a guindar a cidade norte-americana como modelo absoluto de urbanismo em três décadas, a saber: a revitalização do centro; a expansão do centro e a descentralização, que culminaria com a conformação de *edge-cities*, ou subcentros, como é colocado. Apostam, ainda, no apontamento de Garreau e propõem novos centros no contorno das cidades, tais como as UOPs, que passariam a ser localizadas nas saídas da Ribeirão Preto. Isso porque o contato não seria mais necessário: os modos de relacionamento, tanto pessoal quanto profissional, teriam mudado muito com o desenvolvimento tecnológico.

Seguindo essa lógica, o centro de Atlanta estaria destinado a abrigar eventos temporários, como as Olimpíadas de 1996, com a construção de equipamentos de uso eventual - estádios, habitações temporárias, parques, etc. -, além dos subcentros em torno da cidade, resultantes dos investimentos feitos pela iniciativa privada - isso, o plano que aqui discutimos, faz questão de ressaltar - ao longo de anel viário [que garantiria ampla acessibilidade]. Justificam-se tais ações pelo possível colapso da infraestrutura já saturada da área central, caso ocorresse o excessivo adensamento/verticalização: todas as ações também propostas para Ribeirão Preto, ao indicar a mudança do Terminal Rodoviário, entre outros, para a saída da cidade, ao lado do Aeroporto.

O mercado reconquista, assim, conotações cada vez mais positivas, enquanto o Estado passa a ser visto como inoperante, perdulário, inibidor de iniciativas individuais, que podem dinamizar a economia e seus rebatimentos sobre a organização da sociedade. Como bem-visto no caso do discurso disseminado pelo prefeito Palocci, em 1996, a resposta neoliberal, associa, dentre outras questões, a descentralização política e a intensificação dos processos de privatizações como solução para o crescimento econômico e, conseqüentemente, social da cidade. Palocci cita o “esgotamento do modelo conservador”, relacionando-o aos coronéis do café e aos aristocratas que, além do poder econômico,



detinham também o poder político e a grande reestruturação da cidade ocorrida a partir do fracasso desse modelo, visto que a cidade teria se firmado, após o advento do Proálcool<sup>16</sup>, como centro de prestação de serviços e de seu fortalecimento devido à capitalização da agricultura regional, apesar das desigualdades sociais até então ainda existentes.

A descentralização, palavra-chave do projeto apresentado, resguardaria, ainda, o meio ambiente, com a preservação e o manejo dos recursos naturais. A moradia, como visto, também é proposta para fora das áreas centrais, com loteamentos planejados cercados, sempre que possível, de corpos d'água e vegetação natural. Assim, moradia, escritórios, indústrias, serviços, equipamentos coletivos e áreas de atividades esportivas, estariam nesses “novos locais”, cercados por área verde, enquadradas por uma gestão democrática e participativa, administrada por um gerente da cidade.

O que restaria, então, à área urbana já consolidada se, inclusive, o centro administrativo da cidade estaria fora desta? O que interessava era a premissa de que a cidade precisava prover alternativas socioeconômicas de desenvolvimento para a garantia da sobrevivência, sem atrelamento exclusivo ao setor terciário, o que poderia ser traduzido para: a cidade existente, presente, e todo o planejamento urbano, futuro, à mercê de um modelo econômico de acumulação flexível, no qual todas as iniciativas do capital adquirem legitimidade absoluta, inclusive beneficiando-se de todo tipo de concessão pelo Estado. É disso que trata o Planejamento Estratégico, afinal.

## **RIBEIRÃO PRETO 2001: CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Pode-se dizer que, no caso de Ribeirão Preto, o primeiro governo de Antônio Palocci Filho (PT, 1993-1996) inicia a aplicação das possíveis soluções já formuladas pelo debate internacional para o enfrentamento das crises ligadas ao conhecido esgotamento do sistema fordista, tão discutido por David Harvey (1993), dentre outros. Esse esgotamento, iniciado há cerca de quarenta anos, por sua vez, fez com que as cidades conhecessem tanto a estagnação econômica como a erosão da base fiscal dos Estados nacionais, ao tempo em que os gastos públicos entraram em forte e determinante processo de contenção, que obviamente afetou

---

16 Década de 1970, marcada também pelo choque mundial do petróleo e suas consequências.

de forma generalizada os programas públicos e passou a demandar a reestruturações do modo de produção capitalista.

Implementa-se, através desse discurso e sob várias formas, o modelo de parcerias público-privadas, refletindo um novo sistema de relações sobre o meio urbano: um conjunto de interesses de agentes da gestão urbana continuaria, assim, a orientar a produção da cidade, que, apesar de se dizer democrática e participativa, justamente por ser derivada da introdução de investimentos privados na cidade, fundamenta-se sob a ótica de uma visão especulativa.

A descrição da Política Indutora de Crescimento Econômico no *Projeto Ribeirão Preto 2001*, como foi nomeada a ação do executivo, a fim de intermediar o contato entre a iniciativa privada e a comunidade científica, para agilizar a criação de um Polo Industrial na cidade, visando a fortalecer o setor secundário<sup>17</sup>, confirma a tese de que “vender a cidade converteu-se em uma das funções básicas dos governos locais e em um dos principais campos de negociação público-privado” (PORTAS, 1993, p. 7).

O intenso uso do anel viário como determinante na localização desses equipamentos estratégicos deixa ainda mais clara a referência à cidade de Atlanta/ EUA, como modelo dessa nova fase de gestão da cidade, visto que, também em Ribeirão Preto, os novos subcentros ocorreriam preferencialmente ao longo do anel viário pela grande acessibilidade que ele propicia, no caso da cidade norte-americana, o Anel Viário 285.

O projeto destaca, ainda, Ribeirão Preto como uma cidade que preencheria todos os requisitos necessários para o recebimento desses equipamentos, como é o caso do Polo de Alta Tecnologia: a cidade sedia importantes centros de pesquisa e desenvolvimento tecnológico; apoia indústrias com a prestação de serviços, difusão e transferência de tecnologia; está situada nas proximidades de rodovias importantes; oferece facilidades para o assentamento de indústrias; e conta com concentração significativa de mão de obra qualificada, além de se configurar como centro regional que significaria, especialmente, uma concentração de consumidores com renda muito superior à média nacional.

---

17 O Plano Diretor (1995) determina que “a cidade precisa prover alternativas socioeconômicas de desenvolvimento para garantia da sobrevivência sem atrelamento exclusivo ao setor terciário”.



Para isso, determina o papel do governo municipal para garantir, em conjunto com o governo do Estado e com o governo federal, a implantação da Fundação Polo de Alta Tecnologia de Ribeirão Preto (Poltec): a infraestrutura das áreas industriais já existentes seria otimizada; novos parques industriais seriam criados; seria implantada uma política de fomento às pequenas e médias empresas. Com infraestrutura de apoio para as incubadoras de empresas de alta tecnologia, a cooperação e o intercâmbio tecnológico entre as universidades e empresas seriam incentivados, bem como a pesquisa e o desenvolvimento tecnológico.

Tal implementação foi considerada especialmente importante para o projeto apresentado, devido ao momento de globalização acelerada da economia, à instalação do Mercosul, visando à integração do mercado latino-americano, e ao papel decisivo do Brasil no Acordo de Livre-Comércio da América do Norte/North American Free Trade Agreement (Nafta), União Europeia (UE) e Cooperação Econômica da Ásia e do Pacífico (Apec). O projeto promove Ribeirão Preto, por fim, como uma cidade possuidora de massa crítica, caracterizando-a como “capacidade instalada, concentração de capital e recursos humanos”, ou seja, uma cidade-empresa extremamente promissora quanto às então atuais necessidades do capitalismo avançado e embasado na acumulação flexível.

Assim, instala-se, em Ribeirão Preto uma política pública determinada pelo governo municipal que enaltece o acirramento da competição generalizada introduzida pelo capitalismo neoliberal entre as cidades, em busca de investimentos privados, e sua justificativa na necessidade de inserção das cidades no circuito global. Desta forma, a adoção de estratégias é potencializada, nitidamente ligada ao novo modelo de gestão urbana vigente, orientando a produção de espaços na cidade a partir de técnicas como o planejamento estratégico e o *city marketing*: o solo urbano conhece, assim, a intensificação da noção de mercadoria, cuja função de atrair capital torna-se primordial.

Seguindo a noção de mercadoria, após ser regulamentado em 1993 e citado no projeto *Ribeirão Preto 2001*, o programa de Zonas de Processamento de Exportações (ZPEs), segundo colocado, estaria sendo implementado pela maioria dos estados detentores de quatorze autorizações até então concedidas por parcerias público-privadas. Tais polos de produção industrial, ou ZPEs, seriam voltados prioritariamente, portanto, para o mercado externo: por meio de todo tipo de incentivos, estímulos e isenções fiscais, as indústrias seriam “o mais competitivas

possível no mercado internacional”, assim como a captação de tributos, menos expressiva, seria compensada pela geração de empregos, ‘troca’ muito comum à política neoliberal, agora determinada pela acumulação flexível de capital.

A competitividade estaria, portanto, relacionada muito mais ao mercado em que se inseririam do que à qualidade urbana propriamente dita, enquanto fator de elevação da qualidade de vida da população residente, dentre esses, os próprios trabalhadores, beneficiados apenas pelo emprego gerado, mas ainda destituídos de benefícios públicos nas cidades.

O Polo Industrial dimensionado e equipado adequadamente, dependente da anterior implementação da Poltec e da ZPE citados, adicionaria condições para melhorar a eficiência, qualidade e competitividade das indústrias modernas, tendo em vista a redução das áreas de estocagem de matérias-primas e de produtos acabados, e da terceirização de serviços necessários ao seu funcionamento. Coloca-se que os lotes industriais atuais seriam muito menores e que os serviços necessários para o funcionamento das empresas poderiam ser compartilhados em regime de condomínio, o que possibilitaria a concentração das indústrias, gerando assim mais uma vantagem competitiva para as unidades: implantado na zona leste, teria ainda o escoamento de produtos extremamente facilitado, assim como, mais uma vez, o acesso também facilitado para a “grande massa de trabalhadores concentrada nos conjuntos habitacionais”, devido à proximidade entre local de trabalho e a moradia e, ainda, do Terminal Intermodal de Cargas.

252-253

Quanto à implantação do Consórcio dos Municípios do Rio Pardo, Rio Mogi e Médio Rio Grande, que, recuperados e navegáveis, possibilitariam a definição de uma política conjunta para aspectos como o tratamento de esgoto doméstico; industrialização e tratamento dos efluentes; geração de energia e redes de distribuição; hidrovias em trechos localizados e uso para lazer e recreação; seria estratégica, também, em termos regionais, a criação da política conjunta defendida pelo projeto apresentado, para fins da acumulação flexível já citada.

Ainda, a proposta do Centro Municipal de Convenções como lócus privilegiado de debates e intercâmbio de experiências, visando ao desenvolvimento integral do potencial de Ribeirão Preto - cuja operação também deveria se dar de acordo com uma política estabelecida em parceria entre a administração pública e a iniciativa privada - visaria,

segundo colocado, “sempre promover Ribeirão Preto nos cenários regional, estadual, nacional e internacional como uma cidade saudável, com excelente qualidade de vida e grandes oportunidades de negócios, atraindo capitais e novas empresas” (RIBEIRÃO PRETO, 1993-1996).

Único equipamento cultural proposto para a área - haveria um pavilhão de exposições anexo, para congressos, simpósios, seminários, feiras, exposições, lançamentos, *shows* e outros eventos -, configurasse, contudo, como mais um equipamento estratégico para alavancar o turismo de negócios, com

reflexos imediatos sobre a economia local, no comércio, na hotelaria, no setor de restaurantes, lazer e entretenimento, estimulando o transporte aéreo e a locação de veículos criando também no setor de serviços, novas oportunidades de negócios, atraindo empreendedores e investimentos, dinamizando o mercado de trabalho (RIBEIRÃO PRETO, 1993-1996).

Ou seja, não idealizado para a classe trabalhadora, que, como no próprio projeto se menciona, habita as proximidades do local, visto que o Centro de Convenções estaria localizado na zona norte, próxima a conjuntos habitacionais da Cohab e Nova Rodoviária.

Tais equipamentos teriam, na verdade, o nítido objetivo de suporte à Agrishow<sup>18</sup> como o evento que melhor caracteriza a questão cultural de importância para a governança urbana da cidade, fundamental para se entender o caráter de ampliação da cultura e do seu caráter mercadológico: a produção agrícola, como a cultura, torna-se dispositivo para a economia e a reprodução do capital.

Nota-se, assim, não exatamente a ausência de planejamento urbano, mas o seu uso em prol da elite econômica ou, ainda, na melhor das hipóteses, simplesmente que a artificialidade e invisibilidade desse planejamento são uma constante existente ao longo do século XX, visto que as ações aqui propostas jamais foram implantadas integralmente, mas apenas aos poucos, ou selecionadas a partir de uma visão puramente econômica de planejamento. Essa situação pode ser verificada, nos anos

---

18 Considerada a maior Feira Internacional de Tecnologia Agrícola em Ação da América Latina cuja primeira edição ocorre em 1994, durante a primeira gestão de Palocci.

1990, a partir da leitura das leis e normas do Plano Diretor elaborado em 1995 para a cidade, cuja estrutura reforça a apropriação segmentada dos benefícios urbanos e da cidade como um todo.

Trataremos, agora, de um projeto emblemático e controverso, para não dizer também bastante polêmico, da segunda gestão de Palocci e cujo alvo foi a área pejorativamente denominada de área da “baixada”, localizada na região central da cidade de Ribeirão Preto. A tentativa foi, talvez, a última de inserção da cidade no nível de competição interurbana estimulada pelo Planejamento Estratégico, já que tal tentativa passava a utilizar, também, a estratégia de grandes projetos e nomes reconhecidos nacional, e também internacionalmente, para promoção urbana e, portanto, bastante vinculada à questão cultural contemporânea que continha, visto que estava inserida na criação/reformulação de imagens a serviço do capitalismo avançado, ou tardio, que se pretende aqui abordar.

## O QUE RESTOU, OU “O GRANDE PROJETO URBANÍSTICO DE PALOCCI”

No segundo governo do prefeito Antônio Palocci Filho e, posteriormente, no de Gilberto Maggioni<sup>19</sup> - cujo mandato ocorreu entre os anos 2002 e 2004, sucedendo Palocci que, surpreendentemente, assumiu, à época, o Ministério da Fazenda do Governo de Lula -, que foi realizado, para a região da ‘baixada dos córregos’ [área histórica de Ribeirão Preto], um projeto de grande vulto, que faria, se fosse executado, com que a região do vale fosse profundamente alterada por um conjunto de obras desenhadas pelo conceituado arquiteto brasileiro João Filgueiras Lima (Lelé). Segundo divulgado, a prefeitura pretendia transformar, até 2003, a Baixada no novo cartão-postal do município, com proposta que “inverteria a máxima segundo a qual os centros comerciais das médias e grandes cidades brasileiras são locais decadentes e desvalorizados” (ARCOWEB, 2002)<sup>20</sup>.



254-255

---

19 Dono de uma fábrica de tintas em Ribeirão, Maggioni comandava a Associação Comercial e Industrial (ACI) da cidade antes de se tornar vice-prefeito e, depois, prefeito, ao substituir Palocci quando este assume o Ministério da Fazenda no Governo Lula, em 2002.

20 Lelé em Ribeirão Preto. (ARCOWEB. Disponível em: <http://www.arcoweb.com.br/memoria/lele-em-ribeirao-preto-joao-filgueiras-10-04-2002.html>. Acesso em: nov.2014 )

Além disso, pretendia-se que o projeto de Lelé estivesse todo configurado até 2002 - bem como o projeto do Centro de Convenções<sup>21</sup> de Ribeirão Preto, a ser realizado por Oscar Niemeyer -, “ano das eleições mais importantes da história do PT”.<sup>22</sup> (FOLHA DE S.PAULO, 2001) Segundo publicação do jornal, ambos fariam parte de um grande projeto urbanístico idealizado por Palocci e simbolizaria o início de ampla reforma no centro da cidade: “o que Palocci busca é fazer de Ribeirão um cartão-postal na área de negócios, educação e saúde, fazendo parte de uma rota internacional de convenções”. A notícia divulgava, ainda, que, oficialmente, tanto Palocci quanto o então secretário de Planejamento e Gestão Ambiental, Nelson Rocha Augusto, não teriam falado sobre valores e parcerias, mas que, segundo apuração do próprio jornal, um orçamento elaborado apenas para a obra de Lelé “dava conta que o centro custaria pelo menos US\$ 4 milhões”.<sup>23</sup>

Tratou-se, portanto, da proposição de um conjunto de obras denominado Projeto Vale dos Rios, que contemplava a construção de um terminal de transporte coletivo, em frente ao existente Centro Popular de Compras, além da execução de um viaduto de ligação entre o centro e a Vila Tibério. A prefeitura implantaria, ainda, em vários bairros, as Bases de Apoio Comunitário [BACs], também com desenho de Lelé, que teria tido, para a realização do trabalho, a contribuição do antropólogo Roberto Pinho.<sup>24</sup> (VITRUVIUS, 2010).

21 Apesar de projeto de Barillari e Sant’Anna já existente.

22 Grande projeto urbanístico idealizado por Palocci. (Jornal Folha de S. Paulo. Caderno Folha-Ribeirão, 27 out. 2001. Disponível em: <http://acervo.folha.com.br/fsp/2001/10/27/68//97851>. Acesso em: 15 nov. 2014.)

23 Segundo o jornal, “devem ser parceiros do projeto o grupo COC e a ACI-RP [Associação Comercial de Ribeirão Preto], cujo presidente é o vice-prefeito Gilberto Maggioni [PMN]”. A notícia ainda enfatiza que, “na reforma urbanística da cidade, Lelé já realizou alguns desenhos. Um deles seria a revitalização do Parque Maurílio Biagi”. Também no centro, em parceria com a Associação Comercial e Industrial de Ribeirão Preto (Acirp), estava prevista, na época, a reforma dos calçadões e das fachadas das lojas, que aconteceu parcialmente. (Grande projeto urbanístico idealizado por Palocci. Jornal Folha de S. Paulo. Caderno Folha-Ribeirão, 27 out. 2001. Disponível em: <http://acervo.folha.com.br/fsp/2001/10/27/68//97851>. Acesso em: 15 nov. 2014.)

24 Destas, apenas duas bases foram construídas realmente: BAC Branca Salles, na Avenida Patriarca, no bairro Jardim Branca Salles e BAC Eugênio Mendes, na Avenida Ivo Pareschi, no bairro Eugênio Mendes Lopes. A BAC Branca Salles contempla um amplo programa com creche, posto de saúde, biblioteca, serviço de assistência social e sala de informática com acesso à internet

Lelé lideraria, portanto, a reforma urbanística do centro da cidade, especificamente a área da baixada, considerada a mais degradada, que incluiria uma série de ações, sendo uma das principais “a revitalização do local” através da readequação do Parque Maurílio Biagi, que “há anos ficou abandonado” e que teria - vontade atribuída, pela reportagem, a Lelé - ampliada sua área pública, limitando as vias para tráfego de carros. Foi amplamente noticiado, ainda, que o objetivo final de Palocci com tais obras seria

Consolidar um projeto cujas estrelas sejam Niemeyer e Lelé, duas grifes com renome internacional que atrairiam futuros parceiros. Transformando Ribeirão no cartão postal desejado, o petista teria sem dúvida uma grande obra, dentre outras, para mostrar aos seus eleitores e idealizar seu objetivo: ser candidato ao governo do Estado. [...] Outro plano importante para a cidade seria a internacionalização do aeroporto Leite Lopes – para facilitar ainda mais o acesso a Ribeirão.<sup>25</sup> (FOLHA DE S. PAULO, 2001).

Lelé teria chegado a afirmar que o projeto “criaria um espaço vital para a convivência espontânea de todas as camadas da população da cidade”; porém, os gastos foram vultuosos, na fase do projeto, e a proposta teria sido ‘engavetada’ “por não respeitar a prevalência das necessidades mais urgentes da população local e por não contar com disponibilidade de recursos financeiros da Municipalidade” (FARIA, 2002, p. 45. 2002).

O Centro de Convenções de Ribeirão Preto contemplaria uma série de salas de reuniões e um grande plenário; no subsolo, ainda, haveria um grande centro de exposições, que seria utilizado como quadra esportiva, quando estivesse sem uso. (Imagem 9).

Interessante o fato de, na mesma página de notícias do jornal Folha de S. Paulo utilizada para divulgação do projeto urbanístico’ de Palocci

—  
(sala de inclusão digital), além de contar com parque infantil. (Vitruvius. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/drops/11.037/3609>. Acesso em: 15 nov. 2014.)

25 Lelé lidera reforma urbanística. (Jornal Folha de S. Paulo. Caderno Folha-Ribeirão, 27 out. 2001. Disponível em: <http://acervo.folha.com.br/fsp/2001/10/27/68//97851>. Acesso em: 15 nov. 2014.)



256-257



**Imagem 9.** Imagem do modelo tridimensional da Estação Central do Vale. Nota: projeto de Lelé di vulgado com o título: Lelé em Ribeirão Preto? João Filgueiras Lima promete renovar o centro da cidade paulista. Fonte: Arcoweb (2002).

constar outro equipamento cultural a ser consolidado com a reforma do Palace Hotel, segundo publicado, oficializada no dia 26 de outubro de 2001, com a visita do então ministro da Cultura, Francisco Weffort, para assinar a liberação de recursos do governo federal (R\$ 500 mil) destinados à reforma do antigo hotel, um dos três edifícios ecléticos. Os demais são o Theatro Pedro II e o Edifício Meira Júnior, que compõem o famoso Quarteirão Paulista, consolidado na década de 1920, no centro da cidade de Ribeirão Preto. Cerca de R\$ 150 mil seriam pagos pela prefeitura, na primeira fase da reforma, e R\$ 2 milhões seriam pagos na segunda fase. À época, divulgava-se que o local seria sede do Núcleo de Cinema, também oficializado pelo então ministro, nessa data, do Museu de Imagem e do Som (MIS) e de um centro cultural voltado para adolescentes.<sup>26</sup>

---

<sup>26</sup> O Plano Plurianual de 2001 previa, com grande enfoque, incentivo ao provimento de espaços e atividades relacionados à educação, esporte e cultura, especialmente direcionados aos adolescentes.



Imagem 10. Maquete tridimensional para o Centro de Convenções de Ribeirão Preto (projeto de 2002). Fonte: A Cidade ON (2002).



258-259

Todas essas ações iriam, caso observadas, ao encontro do que propôs o projeto Ribeirão Preto 2001 (RIBEIRÃO PRETO, 1996) quando coloca que a Cultura, o Lazer e o Turismo ressaltam a riqueza do município “não somente em relação às suas potencialidades, mas especialmente em relação ao elenco de locais, oportunidades e oferta existente que necessitam de um tratamento compatível, o que ampliará em muito as opções para a população” (RIBEIRÃO PRETO, 1996, p. 39). Sabe-se, contudo, que a ideia era fomentar uma nova indústria, a do Turismo, responsável pelo deslocamento de milhões de pessoas, influenciando-se ou deixando-se influenciar por outras culturas, como seria também o caso do cinema, implantado na cidade posteriormente, como Indústria do Cinema: ambas fariam, na verdade, parte da indústria cultural.

Contudo, observa-se uma questão importante, em relação às propostas originais de Palocci: de um planejamento, mesmo com abrangência regional apenas relativa a equipamentos de distribuição de produção, propositivamente estratégico, em relação à cidade e ao mercado com

o qual poderia se integrar, passava-se a projetos cujas proposições de intervenções físicas eram, de certa forma, isoladas, com reformas de espaços específicos da cidade, o que talvez apenas demonstre o caráter discursivo do projeto que, independentemente de propostas positivas ou negativas, legítima, mesmo posteriormente, ações pontuais, o que talvez demonstre a sua verdadeira natureza e sua inexecuibilidade.<sup>27</sup>

Em anúncio do dia 29 de março de 2002, no jornal Tribuna Ribeirão, a manchete de capa divulgava: “Ribeirão Preto contrata Niemeyer por R\$ 320 mil”. Na continuação da matéria, na página 3 do jornal, lia-se:

A Prefeitura de Ribeirão Preto pagou R\$ 320 mil por um anteprojeto do arquiteto Oscar Niemeyer [...] para contar com os serviços do homem que projetou Brasília – Niemeyer e Lúcio Costa elaboraram o projeto de construção da capital federal – a Secretaria Municipal da Administração dispensou o processo de licitação. Segundo o edital publicado no Diário Oficial do Município [DOM] de 21 de março, fica ‘ratificada a inexigibilidade de licitação nos termos do artigo 13, 25, 26 e 111 da Lei Federal 8666/93, com redação dada pela Lei Federal 8883/94’.

Explicitada por Rodrigo Santos de Faria que, ao discutir o projeto Vale dos Rios, empreende uma análise das intencionalidades que explicita, e verifica-se que, na mesma reportagem, os interesses da então Administração Municipal de Ribeirão Preto ficam declarados na argumentação da Secretaria de Planejamento Urbano Municipal:

O Prefeito quer promover, em Ribeirão, reuniões do Banco Interamericano de Desenvolvimento [BID],

---

27 O projeto e suas ações pontuais seriam contestados e vetados pela justiça, segundo publicado no jornal Gazeta de Ribeirão Preto. Para o juiz que determinou a condenação de Palocci, Luis Eduardo Scarabelli: “a elaboração, a realização e a implementação do Projeto Vale dos Rios, por não respeitar a prevalência das necessidades mais urgentes da população local e por não contar com disponibilidade de recursos financeiros da Municipalidade, não atende o princípio da eficiência da Administração Pública, devendo, por tal motivo, ser obstada desde já”. (Fonte: Jornal Gazeta de Ribeirão Preto, de 7 de junho de 2007). (FARIA, R. S. Ribeirão Preto, um município (des)planejado entre o plano urbanístico Vale dos Rios e a internacionalização do aeroporto. Vitruvius. Minha Cidade 089.01 Ribeirão Preto, SP, Brasil. ano 8, dez. 2007. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/08.089/1910>. Acesso em: 20 fev. 2021.)

Organização das Nações Unidas e outras instituições mundiais. Além de elevar o nome da cidade, o turismo de negócios é uma extraordinária fonte de receita, garante o secretário Nelson Rocha Augusto, secretário de Planejamento e Gestão Ambiental. [...] Estamos seguindo o Plano Diretor, há um planejamento urbano. Tanto que vamos construir o Centro Administrativo na zona norte e o de Convenções na zona sul, diz Augusto. [...] Vamos competir com *Las Vegas*, Santiago, São Paulo, Rio de Janeiro. Por isso a assinatura de Niemeyer é importante para o projeto. Justifica o secretário de Planejamento (FARIA, 2007, s/p).

Assim, um discurso fortemente impregnado de conceitos e expressões do Planejamento Estratégico, independente de algum viés social, revela seu caráter urbano-segregador, pois fica clara a ideia de implantar o equipamento a ser projetado por Niemeyer na zona sul da cidade, região mais rica; local de implantação de grandes condomínios urbanizados; do eixo de verticalização mais cara do município; localização do Ribeirão *Shopping*, e, agora também, do *Shopping* Iguatemi, entre tantas outras representações do mundo globalizado.

Na verdade, ao analisarmos os equipamentos estratégicos propostos desde a primeira gestão de Palocci, no projeto *Ribeirão Preto 2001*, concluímos que todos foram pensados dessa forma, ou seja, margeando o anel viário, mas apenas teriam sentido caso implantados em conjunto, o que não é o caso da proposta do Centro de Convenções a ser projetado por Niemeyer que, ao contrário do projeto de 1996, seria implantado na zona sul, sem a integração inicialmente proposta que, colocando-o na zona leste, o aproximaria dos demais equipamentos, como do aeroporto e da nova rodoviária, além do parque permanente de exposições. (Imagem 10).

Trata-se, enfim, de um completo distanciamento da visão social sobre a cidade. Arantes (2000), por exemplo, já alertava para a ênfase na produção de espaços culturais como reestruturadores e na busca por usuários 'solventes', ou seja, espaço para quem podia pagar. A finalidade desses conceitos, segundo Bezzon (2008) seria garantir o desenvolvimento econômico do município, com a promoção de reestruturações do espaço urbano para sua inclusão no circuito do capital internacional, principalmente com investimentos no terciário avançado.



260-261

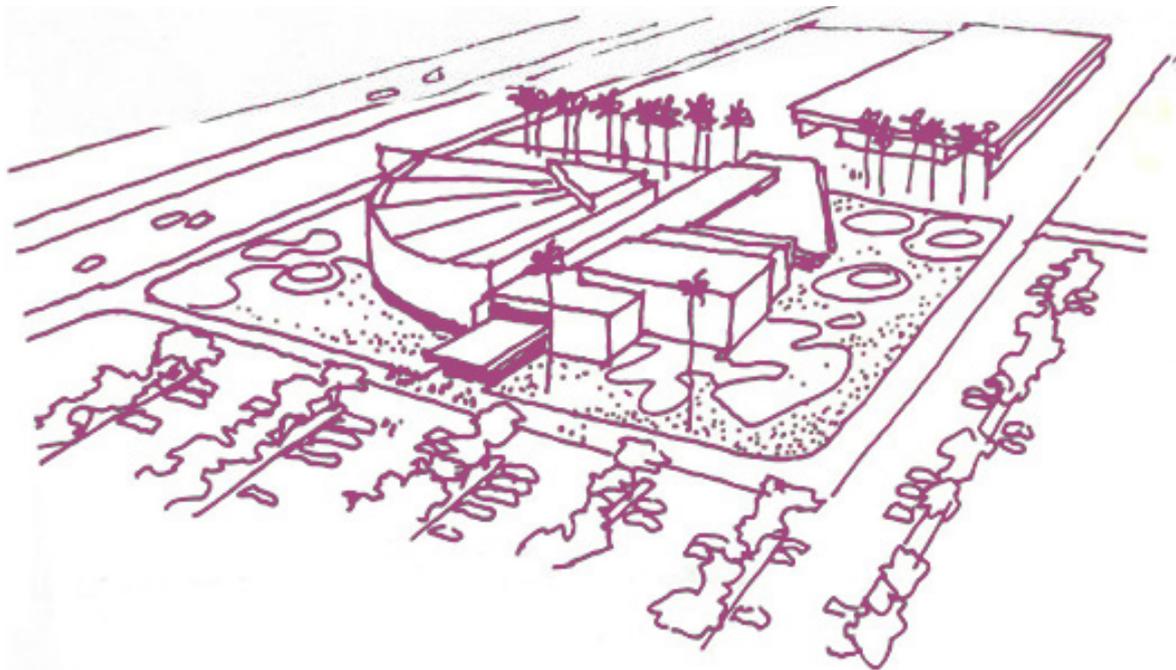
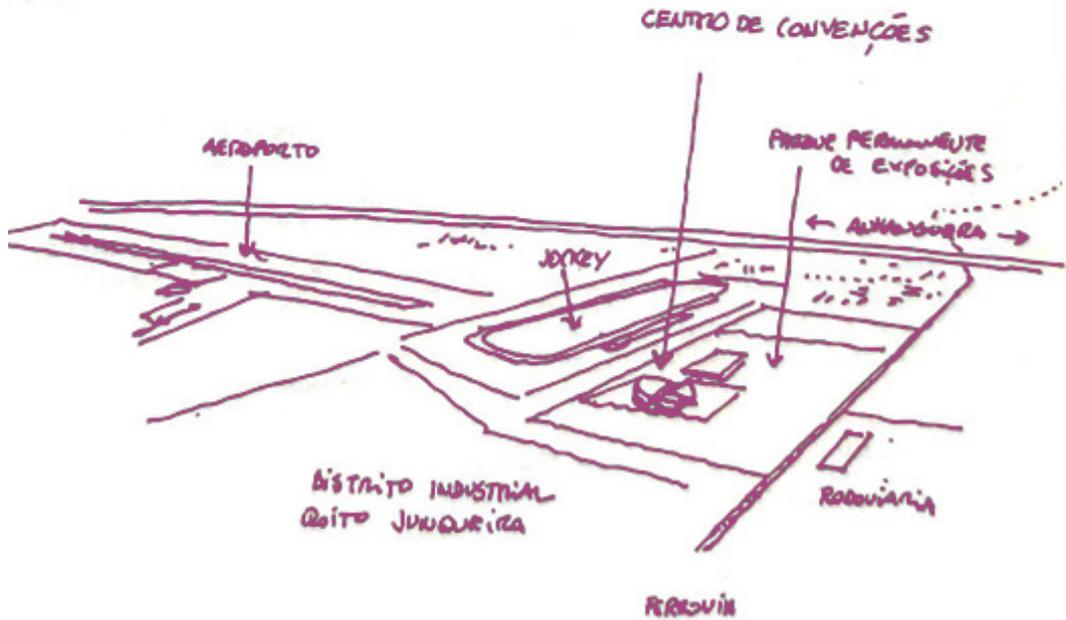


Imagem 11. Centro de Convenções de Ribeirão Preto.

Confirmando os pontos colocados, o mesmo Nelson Rocha Augusto, da Secretaria de Planejamento Urbano Municipal, ainda proferiria outra importante intencionalidade, porém, especificamente direcionada ao projeto Vale dos Rios desenvolvido pelo arquiteto João Filgueiras Lima, deixando claro o posicionamento neoliberal assumido pela prefeitura, afinal, esta passa a ser administradora das parcerias público-privadas, para o qual os cidadãos passam a ser, antes de mais nada e acima de tudo, consumidores:

De nada adianta algumas tentativas de melhora na infraestrutura que não contemplem uma inversão de tendências e procurem atrair novamente as pessoas [consumidores] para o centro [...] O adensamento de atividades nesses setores realinhará, inequivocamente, a vocação da área. Isso certamente tornará os projetos ali alocados sustentáveis do ponto de vista econômico por atrair pessoas com capacidade de gasto e ansiosas por absorver serviços (AUGUSTO, N. R. *apud* FARIA, 2002, s/p)

Vê-se, em Ribeirão Preto, pelo pronunciamento do então secretário municipal de Planejamento, acima reproduzido, que o público que se



deseja [re]atrair para o centro é bem específico e teria determinada ação esperada para o usufruto do espaço objetivado: os que podem e vão consumir.

262-263

Sob a ‘camuflagem’ do sucesso que seria alcançado de forma generalizada pelos projetos citados, existem problemas sociais e econômicos muito sérios que, inclusive no caso de Ribeirão Preto, assumem um caráter geográfico: ainda que sem indícios de alcance da almejada requalificação da área central, o que de fato não ocorreu, pois, em 2001, havia cerca de 25 mil favelados no município, além da alta taxa de criminalidade concentrada nos mesmos locais das favelas, espaços urbanos sem infraestrutura em água, esgoto e, em alguns casos, sem energia, além de extremamente adensados, em relação aos locais nobres da cidade<sup>28</sup>.

28 A matéria coloca dados de um estudo do Centro Universitário Moura Lacerda, coordenado pelo urbanista Evandro Cardoso. Esse estudo - que se basearia no cruzamento de dados da Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (Seade), da Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e da Prefeitura do Rio - também mostraria o contraste e a desigualdade entre as favelas e o restante da cidade. Segundo colocado, a média da cidade era de 47,63 moradores por hectare. Em bairros nobres, como o Jardim Canadá e a City Ribeirão, a taxa seria de

Assim, tendo como contrastante a essa grave situação, e configurando o caráter geográfico, temos como objetos de análise as três propostas citadas e apresentadas em 2001: o projeto urbanístico Vale dos Rios, de Lelé; o projeto para o Centro de Convenções de Niemeyer; e o anúncio da reforma e conversão do antigo Hotel Palace para Centro Cultural Palace<sup>29</sup>.

Como já enfatizado, analisa-se um momento em que se inicia, no país, um processo de reestruturação das políticas públicas e do planejamento municipal, com novas posturas em relação a situações e problemas urbanos, com instrumentos de participação da sociedade, como a constituição de conselhos, consórcios, parcerias; os conceitos de empreendedorismo, governança; entre outras ações que refletem a adoção de estratégias, pelos governos municipais, ligadas ao novo modelo de gestão urbana, orientando a produção de espaços na cidade a partir de técnicas, como o planejamento estratégico e o *city marketing*.

Teoricamente, vê-se propagada a ideia de que a retomada do planejamento no momento contemporâneo aposta na incorporação desses novos instrumentos e meios, em um novo “modelo” para pensar as cidades, visando, com o desenvolvimento local, promover sua inserção na economia global. Contudo, a questão aplicada a Ribeirão Preto fica a cargo justamente das palavras local, global e planejamento: mesmo que estratégico, utilizando seus instrumentos apenas com o objetivo final de inserção na economia global e não exatamente melhoria local de seus espaços, da organização administrativa, do aumento de qualidade de vida para a população.

25 habitantes e, em bairros populares, como Quintino, Simioni e João Rossi, a densidade chegaria a 300 pessoas para o espaço. Salienta-se, ainda, que, no primeiro governo de Antônio Palocci Filho (PT), “famílias foram retiradas de favelas e transferidas para o Branca Salles, mas muitas venderam as casas e retornaram para as favelas. Só na década passada, as favelas ganharam mais de 17 mil moradores. (Favelado de Ribeirão vive pior que o do Rio. Estudo indica que densidade demográfica em barracos locais é maior que na Rocinha [RJ] e em Heliópolis [SP]. Jornal Folha de S. Paulo, de 24 de junho de 2001. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/ribeirao/ri2406200101.htm>. Acesso em: 16 nov. 2014.)

29 Enfatizando que apenas o Centro Cultural Palace foi implementado, transformando as discussões apresentadas pelo governo municipal em uma enorme e vazia falácia, porém, representativas das questões que se pretende abordar, pelo simples fato de terem existido e se consistido em vultosos gastos públicos, tornando a situação ainda mais grave, visto que os projetos foram pagos, mas não executados.

Analisa-se, assim, uma fase na qual a integralidade da Ação Estratégica para o Desenvolvimento do primeiro momento da gestão de Palocci, com o projeto *Ribeirão Preto 2001*, transformou-se apenas em um de seus aspectos: a concorrência interurbana. Conclui-se, aqui, com a afirmação de que a introdução dos conceitos estratégicos de concorrência interurbana e de empreendedorismo urbano no ambiente político da cidade de Ribeirão Preto, guardadas as suas peculiaridades, reforçava definitivamente a cidade na sua disputa por prestígio e consequente, esperava-se, atração de capital, disputa esta que prometia atingir o nível internacional através do Mercosul, por exemplo.

Por fim, com esse projeto, voltado a inserir economicamente Ribeirão Preto na lógica que rege as chamadas cidades globais, implanta, como forma de gestão pública, o Planejamento Estratégico, e visa justamente destacar, especificamente para os empresários e investidores, a imagem de cidade que se estava construindo a partir daquele momento, e que ficaria enraizada desde então, apesar da posterior eliminação de possíveis menções ao plano e à gestão que o elaborou.

Assim, temos que o Planejamento Estratégico apenas ideologicamente aplicado à cidade de Ribeirão Preto no início da década de 1990, com o projeto *Ribeirão Preto 2001* e das Parcerias Público-Privadas que instaura como modelo de gestão e a partir das quais Ribeirão Preto torna-se exemplo de administração pública, elaborou-se, de forma assumidamente ligada à imagem de Atlanta/EUA, explicada e justificada por uma retórica discursiva; de uma ideologia construída por e para uma elite real e determinada: aquela que deseja um desenvolvimento econômico a qualquer custo, abrindo mão de qualquer controle sobre o capital, nitidamente excedente na cidade.

Em caráter público, discute-se, entre um crescimento determinado por vetores, ou por anéis concêntricos, esquecendo-se de estender à população envolvida, e que se diz querer fazer participar, quais as implicações de um e de outro, bem como uma vasta gama de discussões que este ou outro envolvem, em cada setor da cidade. A indefinição apresentada, na realidade, atende a interesses econômicos e negócios específicos, mas determinantes para a conformação da cidade, que, enquanto assim se mantêm, constituem um circuito virtuoso, pois a permissividade não encontra barreiras.

Por fim, verifica-se que a imagem da cidade que se quer construir está melhor formulada nas mentes dos empreendedores urbanos e esquemas



que monopolizam desde a terra como mercadoria, até os processos de desmembramento, loteamento, urbanização, construção, elaboração e venda do produto: os mesmos nomes, com diferentes razões sociais, dominam todas as etapas desse processo, que culmina com a realização da cidade construída, e hoje vivenciada, segregada socioespacialmente e gentrificada, violenta e extremamente estilizada, devido ao monopólio citado.

Além disso, o modelo rodoviarista, ou seja, a organização dos espaços público e privado, dando-se através da organização do viário e, principalmente, do transporte individual, estrutura o crescimento da cidade e intensifica a segregação socioespacial, mostrando-se extremamente operante e articulado às novas operações e conformações urbanas. Salienta-se, então, a prioridade que é conferida ao transporte individual em detrimento do transporte público como estruturador da cidade, mas, sobretudo, a sistemática segregação dos mais pobres na própria localidade.

O resultado, como se observa, são cópias fracassadas, ou simulacros em menor escala, das *edge-cities* de Atlanta/EUA, como modelos prevaletentes de crescimento urbano. Em busca da superação dos limites existentes e da expansão urbana, o 'planejamento' de ocasião, vigente, estrategicamente, conforma ações e situações voltadas apenas a alcançar novos limites, como se, ao mesmo tempo em que lança 'novos' produtos, empreendesse nova forma de colonização, subjugando outras culturas em favor da própria: englobando tradições, memórias, economias, produções, manifestações, arte, pontos turísticos e demais lugares, afirmando, enfim, o papel de cada um em uma Região Metropolitana que tem a sua sede - a cidade de Ribeirão Preto - ancorada na imagem do todo.

## referências bibliográficas

A CIDADE ON. Disponível em: <https://www.acidadeon.com/ribeiraopreto/>

GFOT,0,3,12603,regiao+espera+por+obras+de+oscar+niemeyer.aspx. Acesso em: 20 fev. 2021.

ARANTES, O. Berlim e Barcelona - Duas imagens estratégicas. São Paulo: Annablume, 2012.

ARANTES, O. Uma estratégia fatal: A cultura nas novas gestões urbanas. In: MARICATO, E.; ARANTES, O.; VAINER, C. A cidade do pensamento único. Petrópolis: Vozes, 2000. p. 11-74.

ARCOWEB. 2002. Disponível em: <http://www.arcoweb.com.br/memoria/lele-em-ribeirao-preto-joao-flgueiras-10-04-2002.html>. Acesso em: 14 nov. 2014.

BEZZON, J. C. F. O planejamento para o desenvolvimento local em cidades “glocais” brasileiras: Em direção ao novo modus operandi de gestão e produção da cidade. 2008. Tese (Doutorado) - Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Escola de Engenharia, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2008.

CASTELLS, M. A economia informacional e o processo de globalização. In: CASTELLS, M. A sociedade em rede. São Paulo: Paz e Terra, 1999. Cap. 2, p. 87-172.

CHESNAIS, F. A mundialização do capital. São Paulo: Ed. Xamã, 1996.

FARIA, R. S. Notas de uma indignação profissional: O PT e Oscar Niemeyer em Ribeirão Preto, duas faces da mesma irresponsabilidade social. Vitruvius, ano 2, v. 9, p. 45, abr. 2002. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/minhacidade/mc045/mc045.asp>. Acesso em: nov.2014

FARIA, R. S. Ribeirão Preto, um município (des) planejado entre o plano urbanístico Vale dos Rios e a internacionalização do Aeroporto. Minha Cidade. Vitruvius, ano 8, n. 089.01, São Paulo, dez. 2007. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/08.089/1910>. Acesso em: nov.2014

FERREIRA, J. S. W. A globalização. In: FERREIRA, J. S. W. O mito da cidade global - O papel da ideologia na produção do

espaço urbano. São Paulo: Vozes, 2007.

GARREAU, J. Edge city-life on the new frontier. New York: Anchor Books, 1992.

HARVEY, D. A condição pós-moderna: Uma pesquisa sobre as origens da mudança na condição cultural. 11. ed. São Paulo: Loyola, 1993.

HARVEY, D. A produção capitalista do espaço. São Paulo: Annablume, 2005.

FOLHA DE S. PAULO. Caderno Mais. Ribeirão Preto e Região. 7 dez. 2012. Região espera por obras de Oscar Niemeyer. Disponível em:

<http://www.cadernomais.com.br/noticia/2012/12/07/1154/regiao-espera-por-obras-de-oscar-niemeyer/>. Acesso em: 16 nov. 2014.

MARQUES, A. BACS Ribeirão Preto. Obras do arquiteto João Filgueiras Lima, Lelé. Drops, São Paulo. Vitruvius, ano 11, n. 037.02. out. 2010. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/drops/11.037/3609>.

IPEA. O Brasil começa a tomar providências para ampliar o acesso ao livro. Ed. 6, Ano 2, 2005, -1 jan. 2005.

Disponível em: <[http://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1524:catid=28&Itemid=23](http://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=1524:catid=28&Itemid=23)>.

Acesso em: 17 nov. 2013.

PALOCCI FILHO, A. A reforma do estado e os municípios: A experiência de Ribeirão Preto. São Paulo: Makron Books, 1998.

PALOCCI FILHO, A. Dando a volta por cima. Como fazer um governo popular em tempos de crise e neoliberalismo - a experiência de Ribeirão Preto. São Paulo: Scritta, 1996.

PORTAS, N. Tendências do urbanismo na Europa. Óculum, Campinas, FAU-PUC-Campinas, v. 1, n. 3, p. 6-13, mar. 1993.

SILVA, P. C. da. Celebration: uma cidade informacional? Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona [ISSN 1138-9788], n. 69 , 1o ag. 2000.

RIBEIRÃO PRETO, 1971. Lei Ordinária, elaborada em 8 de dezembro de 1971, criando o Distrito Industrial de Ribeirão Preto, sem indicação, ainda de um local específico para este, o que só foi feito em 1981. Disponível em: <http://www.>

[ribeiraopreto.sp.gov.br/leis/pesquisa/ver.php?id=5140](http://ribeiraopreto.sp.gov.br/leis/pesquisa/ver.php?id=5140).

RIBEIRÃO PRETO. Coderp. Plano de ação imediata de trânsito e transporte - (Paitt).1978.

RIBEIRÃO PRETO. Lei Ordinária de 26 de dezembro de 1978. Sobre Zona Industrial, que dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado - Organização Territorial - Zoneamento industrial - objetivos, definições, classificação, subdivisão, uso do solo etc. Disponível em: <http://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/leis/pesquisa/ver.php?id=5543>.

RIBEIRÃO PRETO. Plano plurianual 1994-1997. 1993. Disponível em: <http://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/splan/comur/i28principal.php>.

RIBEIRÃO PRETO. Plano diretor. Lei Complementar 501, de 31 de outubro de 1995. Dispõe sobre a instituição do plano diretor e dá outras providências. 1995. Disponível em: <http://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/leis/pesquisa/ver.php?id=10528&chave=>.

RIBEIRÃO PRETO. Ribeirão Preto 2001 - Ação estratégica para o desenvolvimento. 1996.

RIBEIRÃO PRETO. Lei complementar de 24 de julho de 1996. Disponível em: <<http://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/leis/pesquisa/ver.php?id=5140>>.

RIBEIRÃO PRETO. Diretrizes orçamentárias para o exercício de 2000. 1999. Disponível em: <http://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/leis/pesquisa/ver.php?id=5140>.

RIBEIRÃO PRETO. Plano plurianual 2002-2005. 2001.

Disponível em: <http://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/leis/pesquisa/ver.php?id=34326>.

RIBEIRÃO PRETO. Lei complementar n. 2.157, de 8 de janeiro de 2007. 2007. Disponível em: <http://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/leis/pesquisa/ver.php?id=21377>.

RIBEIRÃO PRETO. Justificativa técnica da revisão do plano diretor de Ribeirão Preto. Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto - Secretaria de Planejamento e Gestão Pública, 2014.

SASSEN, S. The global city: New York, London, Tokyo. Princeton University Press, 1991.

VILLAÇA, F. Brecht e o plano diretor. 2005. Disponível em: [http://www.flaviovillaca.arq.br/pdf/brencht\\_pd.pdf](http://www.flaviovillaca.arq.br/pdf/brencht_pd.pdf). Acesso em: 2 dez. 2014.

**ADRIANA CAPRETZ  
BORGES DA SILVA MANHAS**

Arquiteta e Urbanista. Mestre em Engenharia Urbana e Doutora em Ciências Sociais pela UFSCar. Professora Associada III da Faculdade de Arquitetura Urbanismo e do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Alagoas. Membro do ICOMOS em quatro Comitês: Paisagem Cultural, Documentação do Patrimônio, Interpretação do Patrimônio e Paisagem e Risco). Líder do Grupo de Pesquisa RELU - Representações do Lugar e Coordenadora do Tatipirun Atelier de Criação de Produtos de Educação Patrimonial.

**ANA LUISA MIRANDA**

Arquiteta e Urbanista pelo Centro Universitário Moura Lacerda e com mestrado em Geografia pela Universidade Estadual de Campinas na área de Análise Ambiental e Dinâmica Territorial. Professora do Centro Universitário Barão de Mauá e do Centro Universitário Moura Lacerda, nos cursos de Arquitetura e Urbanismo e atualmente coordena o Escritório Descentralizado do Conselho de Arquitetura e Urbanismo de São Paulo, na Regional Ribeirão Preto. É sócia-fundadora do Instituto Território em Rede e atua nas áreas de Habitação de Interesse Social e Planejamento Urbano e Regional.

**CAROLINA  
MARGARIDO MOREIRA**

Arquiteta e Urbanista graduada pela Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, pós-graduada [Mestrado e Doutorado Strictu Sensu] pelo Programa de Pós-Graduação do Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, área de concentração Teoria e História da Arquitetura e do



Urbanismo. Atualmente é professora na área de Planejamento e Projeto Urbano da Universidade Federal de Viçosa, no Departamento de Arquitetura e Urbanismo - DAU/UFV, em Minas Gerais.

### **DANILO BRICH DOS SANTOS**

Mestre em Ciências na área de Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo pelo Instituto de Arquitetura e Urbanismo (IAU-USP) e Bacharel e Licenciado em Geografia pela Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas (FFLCH-USP). Experiência em pesquisa na área de Geografia Urbana, Geografia das Religiões e Urbanismo, em elaboração de materiais didáticos e docência em geografia.

### **DÉBORA PRADO ZAMBONI**

Arquiteta e Urbanista pela Universidade Estadual de Campinas, com mestrado na Universidade Federal de São Carlos e doutorado na Universidade Federal do ABC na área de gestão e planejamento do território. Professora da Universidade Paulista e da Universidade de Ribeirão Preto nos cursos de arquitetura e urbanismo. Pesquisadora na área de planejamento urbano.

### **HELENA RIZZATTI**

Doutora, mestra, licenciada e bacharel em Geografia pelo Instituto de Geociências (IG) da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp). Docente em ensino básica e superior de instituições públicas e privadas. Pesquisadora nas áreas de Geografia Urbana, Planejamento Urbano e Territorial e Estudos de Gênero.

### **RODRIGO DE FARIA**

Arquiteto e Urbanista. Mestre e Doutor em História pelo IFCH-UNICAMP. Professor Associado III no Departamento de Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília. Membro da Rede Urbanismo no Brasil. Pesquisador dos Grupos CACAL-CNPq e CIEC-CNPq e Coordenador do GPHUC-CNPq. Pesquisador CNPq-PQ/2.

### **TATIANA DE SOUZA GASPAR**

Arquiteta e Urbanista pela Escola de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense (2009). Doutora pelo Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (2022) e mestre pela Escola de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense (2013), com pesquisas na área de Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo. Professora do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Paulista, campus Ribeirão Preto. Pesquisadora nas áreas de preservação do patrimônio cultural e habitação coletiva.

### **VERA LUCIA BLAT MIGLIORINI**

Arquiteta e Urbanista (FAUUSP) Mestre e Doutora em Engenharia e Planejamento Urbano (EPUSP). Pesquisadora do IPCCIC - Instituto Paulista de Cidades Criativas e Identidades Culturais e docente dos cursos de Arquitetura e Urbanismo dos centros universitários Moura Lacerda e Barão de Mauá, em Ribeirão Preto. Pesquisadora dos grupos do CNPq: Arquitetura, Arte e Cidade; e Memórias, Identidades e Políticas Públicas. Presta consultoria em planejamento e projeto do espaço urbano.



